



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. június 1.
(OR. en)

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0123 (COD)**

**9668/17
ADD 1**

**TRANS 212
CODEC 923
IA 100**

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. június 1.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2017) 195 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri JAVASLAT – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az SWD(2017) 195 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2017) 195 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.5.31.
SWD(2017) 195 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

JAVASLAT

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet ágazati fejleményekre tekintettel
történő módosításáról**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Vezetői összefoglaló
Hatásvizsgálat a közúti fuvarozói szakma gyakorlásáról szóló 1071/2009/EK rendelet és a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáféréséről szóló 1072/2009/EK rendelet felülvizsgálatáról
A. A fellépés szükségessége
Mi a probléma lényege és miért kíván uniós szintű fellépést?
A főbb problémák a következők: • a honos és nem honos fuvarozók közötti tisztességes versenyt veszélyeztető tényezők, • az ágazatnál és az uniós tagállamok jogalkalmazó hatóságainál jelentkező magas költségek. E problémákat a következők okozzák: • nem következetes és nem hatékony jogérvényesítés, • a szabályok hiányosságai, • a szabályok eltérő alkalmazási köre. E problémák elsődlegesen a fuvarozókat és alkalmazottaikat érintik, de a fuvarozási lánc más szereplőit is, köztük a feladókat, szállítmányozókat és végfelhasználókat.
Mit kellene elérni?
A beavatkozás általános célkitűzései a következők: • kiegyenlített versenyfeltételek kialakítása a honos és nem honos fuvarozók között, • a költségek csökkentése a vállalkozások számára és a szabályok hatékony érvényesítésének biztosítása. A két egyedi célkitűzés a következő: • a hatályos szabályok átfogó és következetes nyomon követése és érvényesítése a tagállamokban, • a szabályok pontosabb meghatározása és a tagállamok számára rendelkezésre álló alternatívák számának csökkentése.
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?
A szabályok hiányosságait valószínűleg nem lehet uniós fellépés nélkül orvosolni. E hiányosságokat egyedül a szabályok további harmonizálását szolgáló jogszabályi beavatkozással lehet felszámolni. A jogérvényesítés főként a tagállami hatóságok feladata. Az egységesebb szintű jogérvényesítés és a hasonló jogérvényesítési gyakorlat elérése érdekében az EU-nak a jogérvényesítést könnyítő és hatékonyabbá tevő szabályokat kell alkotnia, továbbá meg kell követelnie a jogérvényesítés minimális általános szintjét.
B. Megoldások
Milyen lehetőségek kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített megoldás? Amennyiben nincs, miért nincs?
1. lehetőség: <u>a jogi keret pontosítása</u>: a meglévő ellentmondások tisztázását és a szabályok további pontosítását célzó intézkedések, amelyek lényegesen nem módosítják e szabályokat. 2. lehetőség: <u>a jogérvényesítés erősítése</u>. Az 1. lehetőségben foglalt intézkedések mellett ez a lehetőség a szigorúbb jogérvényesítést szolgáló intézkedéseket is tartalmaz. 3. lehetőség: <u>a szabályok széles körű felülvizsgálata</u>. A korábban említett intézkedések mellett ez a lehetőség a hatályos jogi keretet jelentősen megváltoztató további intézkedéseket tartalmaz. 4. lehetőség – horizontális: <u>a rendeletek alkalmazási körének kiterjesztése</u>. Ezen alternatíva szerint az egyik vagy mindkét rendelet alkalmazását teljeskörűen vagy részben ki kellene terjeszteni a könnyű haszongépjárművekre. Ez bármelyik másik lehetőséggel kombinálható.
Az előnyben részesített lehetőség a 3. lehetőség és az 1071/2009/EK rendelet részleges kiterjesztése a könnyű haszongépjárművekre.
Mi az egyes érdekelttek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Széles körű egyetértés övezi a meglévő fogalmak tisztázását és további pontosítását, valamint a szabályok szigorúbb érvényesítését. Megoszlanak viszont a vélemények az olyan kulcsfontosságú intézkedésekkel kapcsolatban, amelyek megváltoztathatják a különböző tagállamokból származó fuvarozók versenyhelyzetét. A magas bérszínvonalú tagállamok a szakszervezetek támogatásával a kabotázsra vonatkozó szabályok szigorítását, míg az alacsony bérszínvonalú tagállamok a fuvarozói egyesületek többségének támogatásával inkább a kabotázsra vonatkozó szabályok további liberalizálását részesítenék előnyben.
C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai
Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?
– megtakarítások a vállalkozások szintjén az elektronikus fuvarokmányok használatának és a világosabb szabályoknak köszönhetően (3–5 milliárd EUR az EU-28 számára 2020 és 2035 között), – a szabályok hatékonyabb nyomon követése és érvényesítése, kevesebb jogsértés. A kabotázsszabályok megsértése várhatóan akár 62%-kal, a fedőcég-alapítás kockázata pedig mintegy 10%-kal csökken, – a szabályok egységes alkalmazása az EU-28-ban, – a járművezetők munkakörülményeinek javítása.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?
– növekednek a tagállamok végrehajtási és jogérvényesítési költségei (65–166 millió EUR az EU-28 számára 2020 és 2035 között), – a szabályok részleges kiterjesztése a könnyű haszongépjárművekre további költségekkel jár a vállalkozások számára, a működési költségek 4–10%-os emelkedésével.
Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?
A legtöbb intézkedés várhatóan nem gyakorol különösebb hatást a kkv-kra. Ugyanakkor a szabályok könnyű haszongépjárművekre való részleges kiterjesztése nagyobb mértékben érintheti az egészen kis méretű vállalkozásokat, melyekre inkább jellemző, hogy könnyű haszongépjárműveket használnak.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
Mint már fent említettük, a tagállamok szintjén többletköltségek várhatók a szabályok érvényesítésével összefüggésben.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
Jelentős környezeti hatások, illetve az uniós léptékű foglalkoztatás általános szintjére gyakorolt hatások nem várhatók. Szinergia a szociális kezdeményezéssel, nevezetesen:
1. a jogérvényesítés javítását szolgáló intézkedések; valamint 2. az új kabotázsszabályok kombinálása a szociális kezdeményezésben előirányzott, a munkavállalók kiküldetésére irányadó időalapú megközelítéssel megkönnyíti mindkét szabályrendszer érvényesítését.
Érvényesül-e az arányosság elve?
Az előnyben részesített lehetőség nem megy túl azon, amire mindenképpen szükség van a kiinduló probléma megoldásához és a kezdeményezés célkitűzéseinek eléréséhez.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?
A módosító rendelet értékelése 2025-re várható, feltéve, hogy az 2020-ban hatályba lép.